

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte indsendte tekster. Kronik-forslag bør højst være på 9000 tegn inklusiv mellemrum (1400 ord). Øvrige debatindlæg bør være mellem 3000 og 5000 tegn og læserbreve på højst 2500 tegn. Weekendavisen påtager sig ikke ansvar for indsendte tekster. E-mail sendes til opinion@weekendavisen.dk.

rer, at vagterne når frem i tide? Vi tolker dag ud og dag ind for folk, som er spærret inde og måske risikerer udvisning til lande, de meget nødtigt vil tilbage til. Nogle er desperate, andre er godt gale i skralden, en del har abstinenser, og enkelte har psykotiske vrangforestillinger. Nu er det så, jeg spekulerer på, om domstolene har tænkt sig at udstyre tolkene (som sagt os imellem ikke har de helt store armmuskler) med våben, kamptræning og risikotillæg? Ja, jeg ved det ikke, for de har overhovedet ikke informeret os om den nye praksis.

En sag for fagforeningen og Arbejdstilsynet, vil læseren måske mene. Men som freelancere har vi ikke andre rettigheder end dem, vi forhandler os til, og vi har ingen, der forhandler kollektivt på vore alle sammens vegne, men vi kan heller ikke få lov at forhandle hver især.

Myndighederne tror fejlagtigt, at Tolkeforeningen repræsenterer den danske stand af politi- og retstolke, men det gør den ikke, fordi ikke alle politi- og retstolke får lov at blive medlem, fordi den ikke repræsenterer sine medlemmers synspunkter loyalt, og fordi den kun lemfældigt viderefremidler informationer fra myndighederne til medlemmerne.

Tolkeforeningen har intet gjort for at hindre den nye praksis og ej heller informeret sine medlemmer. De to translationforeninger har for travlt med egen overlevelseskamp til at tage sig af noget så mundant som deres medlemmers sikkerhed. Begge dele har jeg på skrift.

Selv skal jeg denondelynene ikke læses ind alene med mennesker under voldsomme pres, uden at der er en vagt til stede. Mit barn har kun mig her i verden.

Når man tolker for en advokat og hans klient bag en låst dør i fængslet, er man trods alt to mod én. Et jakkesæt og en filolog, ikke verdens mest kampklare folkefærd, men alligevel.

Økologi

*Mikkel Wallentin, lektor, ph.d.
Kørvej 9a, st., 8230 Åbyhøj*

I kronikken i avisen den 24. juli hudfletter Poul Vejby-Sørensen økologi som projekt. Den korte version er, at økologisk landbrug ikke kan brødføde verdens befolkning. Mit svar er, at det kan det industrialiserede landbrug heller ikke. Befolkningsekspllosionen, som mange anser for det grundlæggende problem i miljødebatten, er en effekt af det industrialiserede landbrug, snarere end det modsatte.

Mennesket er en dyreart, der tilpasser sig til mængden af ressourcer. Antallet af verdens mennesker i periferien af de udnyttede arealer er nogenlunde konstant (ca. 900 millioner mennesker), hvilket afstedkommer et konstant pres på, at stadig større arealer udnyttes, uanset om dette gøres økologisk eller industrielt. Det er skruen uden ende. På kort sigt er det »rationelle« valg at intensivere fødevarerproduktionen for at give mad til de sultende, på lang sigt er det »rationelle« valg derimod at bringe fødevarerudbudet under kontrol og dermed hindre en mulig økologisk katastrofe. Vælg selv.

Økologi II

*Lars Anton Jensen, landinspektør
Gråspurvej 55, 2400 København*

I sin kronik angriber Poul Vejby-Sørensen bæredygtigheden i de økologisk producerede fødevarer og henviser til fremskrivninger af Jordens samlede befolkningstal, der i 2050 skulle være på mere end ni milliarder, samtidig med at han påpeger, at en ren økologisk produktion næppe kan brødføde mere end cirka fire milliarder.

Hvad der er mere relevant, er vel det

nok kærteriske spørgsmål, om det ikke er muligt på længere sigt, om 50-100 år, at få verdens befolkningstal så langt ned, at Jorden på bæredygtig vis kan rumme det antal mennesker, vi ønsker at være, givet at vi også bør respektere andre arters ret til at være her.

Svensk-dansk

*Leif Walther Olsen, pensionist
Oscar Pettifords Vej 5, 2450 SV*

I artiklen om det blodige historiske forhold mellem Sverige og Danmark skriver Bo Bjørnvig blandt andet, at Sverige »med held førte krig mod alle sine naboer – finnerne, balterne, russerne, polakkerne, tjekker, tyskere og danskere«. Denne svenske totalkrig mod naboerne omfattede absolut ikke finnerne, da Sverige og det senere Finland var et rige til 1809. Soldater fra det finske område af riget udgjorde en væsentlig del af den samlede svenske krigsmagt. I dag kan man for eksempel på Katarina Kyrkans kirkegård oppe på Södermalm finde en mindesten over de »4000 finske soldater«, der faldt i kamp for Sverige i den svenske storhedstid. Der faldt mange flere, men her ligger altså 4000 af dem.

Svensk-dansk II

*Jonna Sehested-Grove
Hårbyvej 1, 2740 Skovlunde*

Det undrer mig meget, at afståelsen af Bornholm ved Roskildefreden i 1658 slet ikke er berørt i Bo Bjørnvigs artikel om svenskekrigene på bagsiden af 1. sektion. Øen blev dansk igen ved egen indsats. Men udeladelsen passer jo meget godt med de mange Danmarkskort, man ser for eksempel i TV, hvor øen helt er

udeladt eller i heldigste fald anbragt i Kattegat.

Et Herrens hus

*Lars Weiss, fmd. for Socialdemokraterne i
Københavns Borgerrepræsentation*

I sidste uges WA er det Krarups efterfølger Torben Bramming, som rører i sladdergrøden i Seem. På baggrund af en forsidsartikel i forrige nummer af WA om valget af ny præst ved den danske kirke i Berlin anklager han uden anden dokumentation end udsagn fra en forsmået ansøger og påstande fra et enkelt menighedsrådsmedlem rådets store flertal, Københavns biskop og formanden for Danske Sømands- og Udlandskirker (DSUK) for berufsverbot, perfiditet og selvtrefærdighed. For biskoppens og DSUK-formandens vedkommende tilføjet insinuationer om magtmisbrug i forbindelse med en tidligere ansættelse.

Ikke uventet har en DF-politiker ført sladderen ind på Christiansborg og stillet spørgsmål til kirkeministeren. Interessant, måske ligefrem underholdende, bliver det at høre Bertel Haarders svar til det parti, der formentlig en stund endnu kan holde ham og hans allerede skrantende regering i sadlen. Tankevækkende er det også, at sagen er rejst af netop de folk, som kræver patent på sande danske værdier.

Landbrugsjorden

*Morten Elbæk-Jørgensen
fhu. statskovrider
Langebjergvej 19, 8654 Bryrup*

I morgenradioen i sidste uge var hovednyheden, at kapitalinteresser i Tyskland, Holland og Kina opkøber landbrugsjord i Danmark og bortforpagter arealerne

til tilfældige landmænd. Den animalske produktion har ingen interesse.

Hovsa, det var ikke lige tanken med liberaliseringen af Landbrugsloven, kommenterede landbrugets interesseorganisation (Landbrug og Fødevarers) formstemand, Martin Merrild. Det var kun udlandets penge, vi var interesserede i, det skulle fortsat være danske landmænd, som disponerer over ejendommene og driver dem med svin og køer.

I mere end 100 år har partiet Venstre stået vagt om selvejet som hovedhjørnestenen i dansk landbrugspolitik jævnfør Landbrugslovens § 1.

Kort for sin afgang i 2011 gennemførte Venstreregeringen imidlertid en delvis liberalisering, som gav kapitalinteresser adgang til at købe dansk jord. Holdnings-(strategi-?)ændringen skyldtes landbrugets desperate kapitalbehov efter den umådeholdne gældsætning i nullerne og illustrerede, at Venstres forhold til landbruget snarere er et klientforhold end noget, som er styret af nationale interesser.

I gamle dage kunne de to hensyn med grund kaldes sammenfaldende, men i nyere tid, og ikke mindst i dagens situation, er det sammenfald mildt sagt tvivlsomt.

I Folketinget tog Socialdemokratiet det ret usædvanlige skridt udtrykkeligt at love befolkningen, at man ville rulle denne liberalisering tilbage, hvis og når man fik regeringsmagten.

Efter regeringskiftet i 2011 blev det første skridt dog nedsættelsen af en Natur- og Landbrugskommission, som efter næsten fire år resulterede ikke i en »tilbagerulnings«, men tværtimod i en yderligere, og nu næsten fuldstændig liberalisering af adgangen til at købe landbrugsjord i Danmark fra 1. januar 2015. De små landbrugsorganisationer, blandt andet Dansk Familielandbrug, advarede mod de konsekvenser, som

formanden for hovedorganisationen nu erkender, men for dove øren.

Det er mig en gåde, at Folketinget ikke har kunnet forudse følgerne af udenlandsk ejerskab til jorden. Havde vi så endda nationalt set brug for de udenlandske penge, men det er ikke tilfældet. Når en bank accepterer salg af en overbelånt landbrugsejendom, den har i pant, vil banken højst få dækning for en lille del af de penge, den har i klemme som følge af overbelåningen.

Resten hænger banken på, og dermed de danske borgere, som finansierer »genpolstringen« af bankerne efter tabene. Kunne vi så ikke lige så godt og mere åbent have betalt hele overbelåningen, og beholdt jorden og produktionspotentialer i dansk regi? Og så i øvrigt sørge for en skarpere regulering af landbrug og banker, så gentagelser undgås.

Forrige gang, vi solgte Danmarks jord, var, da Erik Menved for 700 år siden pantsatte landet for at finansiere sine vidtløftigheder. Med vold og list reddede Niels Ebbesen og Valdemar Atterdag os dengang ud af kniben, men tør vi håbe på noget lignende i nutidens globaliserede verden?

Den første by

*Birger Lohse
Kanslergade 8, 2100 Kbh. Ø*

I skriver i Faktisk i sidste uge, at Saint-Louis i Senegal »var den første by europæerne opførte i Afrika«. Det er faktisk forkert. Ser vi bort fra grækere og romere og kun på nyere tid, og ser vi ligeledes bort fra Madeira (hvor Funchal blev grundlagt 1424), selvom øen vel geografisk tilhører Afrika, er byen Cidade Velha på øen Santiago på de Kapverdiske Øer ud for Senegal, den ældste by grundlagt af europæere i Afrika, nemlig 1462.

Kronik. Danmark kan blive verdenskendt som det første land i verden, hvor bilerne er førerløse, og dronerne knokler alle vegne døgnet rundt. Det ville give Danmark et teknologisk løft, som ville sikre os økonomisk langt ud i fremtiden.

I førertrøjen med de førerløse

AF BERNARD C. R. ROSIC

Danmark har muligheden for at blive foregangsland og blive verdenskendt, men det kræver, at politikerne og samfundet forstår at gribe denne unikke chance.

Verden står på tærsklen til en helt ny samfundsstruktur. Førerløse biler og droner vil vende op og ned på den måde, samfundet ser ud i dag. Det er uundgåeligt, men vælger vi at være foregangsland, så vil vi opbygge en unik vidensbank og gøre Danmark til et verdenskendt brand uden sidestykke i historien.

Ligesom smartphones i deres barndom var kiksede, udgør de nu for mange det kæreste eje i livet, og resten af os har indset, at vi må følge med. Tilsvarende vil førerløse biler og droner gøre deres indtog i det danske samfund og blive en uundværlig del af dagligdagen. Men hvorfor vente på, at teknologien bliver udviklet, hvis vi kan være med til at udvikle den?

Teknologien er på plads, og softwaren fungerer upåklageligt i de førerløse biler, som Google har testet til hudløshed. Tesla følger nu trop og har hardwaren på plads i deres biler, mens softwaren vil blive opdateret løbende og gøre bilerne mere og mere selvkørende i løbet af få år.

Mercedes mener, at vi først får førerløse biler om 20-40 år, selvom Mercedes også selv har en førerløs konceptbil klar. Det er tidligere set, at store giganter har taget grueligt fejl af udviklingen. Flyvemaskiner har i årevis været computerstyrede og reelt førerløse, idet piloterne blot agerer statister, og langt de fleste flystyrt kunne være undgået, hvis der ikke var mennesker i cockpittet. Det gælder blandt andet Air France over Atlanten, Malaysia Airways forsvinden, Germanwings selvmordspilot og Twin Towers. Listen er lang.

Jeg er villig til at lægge hovedet på blokken på, at Google ville være mere end interesseret i at lancere deres førerløse biler i hele Danmark, hvis der var den nødvendige politiske opbakning. Tænk på de enorme samfunds- og miljømæssige gevinster, det ville give, hvis bilerne med et slag blev førerløse og stillet til rådighed for alle danskere.

Det ville betyde nul eller få dræbte og tilskadekomne, hvilket i sig selv er argument nok for at kaste sig ud i et sådant projekt, men gevinsterne er langt mere vidtrækkende: signifikant færre køer på vejene, intet ejerforhold, ingen samfundsmæssig skævhed med firmabiler, leasing, leje med videre.

Med et tryk på smartphonen ville en førerløs bil trille op foran døren og bringe en hen til den ønskede destination. Produktiviteten ville stige, ikke alene på grund af den mindskede transporttid, men alle i bilen ville være i stand til at arbejde under turen.

Slut med parkeringsmareridt, idet den førerløse bil, efter at have sat én af på den ønskede adresse, selv ville fortsætte til næste destination eller parkere sig selv. Brændstof-økonomien og antal korte kilometer ville være optimeret, og dermed ville CO2-udslippet blive reduceret.

Hvordan skal vi finansiere afgiftstabt fra bilparken? Alene de samfundsmæssige gevinster af at udrydde trafikuheldene og de konsekvenser, uheldene indebærer, mindre forurening, færre vejbyggerier og mindre slid på vejene samt optimeret arbejdstid på grund af mindre transporttid, vil i høj grad opveje eller endda overstige de mistede indtægter fra bilafgifterne.

Desuden så er vi allerede ude på et skråplan, hvad angår bilafgifterne. Politikerne, der stod bag elbil-afgiftsfrigagelsen, havde næppe forestillet sig, at det ville blive en skattelettelse for de mest velhavende i samfundet, som nu i stor stil skifter deres

afgiftstunge biler som Porsche, BMW, Audi, Mercedes og Jaguar ud med modelbilen Tesla, hvor der ingen afgift er.

Desuden er Tesla'en på ingen måde miljørigtig, idet den 2,8 tons tunge bil på en enkelt tank strøm forbruger, hvad der svarer til 3,5 døgnns forbrug i et større parcelhus.

Tesla, som nu kommer med deres næste dyre model, er ingen folkebil, og reelt findes der ikke noget fornuftigt elbilsalternativ i den billigere klasse. Så det er kun et spørgsmål om tid, inden afgifterne må omlægges, da denne elbil-afgiftsfrigagelse er helt skæv samfundsmæssigt og vil gøre et stort indhug på afgiftsindtægterne allerede i år og de følgende år, hvor Tesla for alvor skal igennem blandt de velhavende.

Allerede nu er der nok nogle læsere og politikere, der er blevet helt rødgloedende. Hvad skal der blive af togene, busserne, taxaerne og de mennesker, der er ansat i transport-, finans- og forsikringssektoren?

Toge og busser vil der formodentlig stadig være brug for i en årrække, vel at mærke som førerløse. Men hvad skal der blive af stakkels FDM, som skriver artikler om, hvordan vi mister friheden til pludselig at dreje til venstre i stedet for højre og køre langt ud på landet, hvis vi får førerløse biler?

Hermed har læseren og politikerne ikke forstået pointen i mit indlæg – udviklingen kommer, uanset hvor meget vi kæmper imod den! Og ja, vi får pludselig ikke længere brug for bilforsikringer, billån, FDM, chauffører med videre, hvilket vil være en stor omlægning af vores samfund, men udviklingen kommer, uanset om vi ønsker den eller ej.

Danmark ville hurtigt blive verdenskendt som det første land i verden, hvor bilerne er førerløse. Med erfaringerne ville Danmark med et blive det land i verden, som ville danne præcedens. Tænk blot på reklameværdien, når et dansk firma står i udlandet og skal præsentere sit produkt, hvor køberne ville sige, nå ja, Danmark, det højteknologiske intelligente land, hvor de har førerløse biler og ingen ulykker – dem tror vi på, og deres produkter vil vi gerne købe.

Branding skal man ikke tage fejl af, se bare Apple som med deres iPhone blev verdens mest værdifulde selskab i løbet af ingen tid baseret på et enkelt højteknologisk produkt (som konkurrenterne i øvrigt grinte af i starten).

Men førerløse biler gør det ikke alene. Har man siddet i hotellets skybar, så åbner man blot altandøren og træder ud i en dronetaxa, der flyver én hen til næste destination.

Droner er andet end flyvende kameraer over Bellevue Strand i færd med at lave frække optagelser. Umiddelbart forbinder mange droner med noget negativt, men dronerne vil revolutionere vores samfund.

Det handler ikke kun om levering af pakker, men om, at den førerløse mælkelastrbil kører op foran supermarkedet, hvorefter droner sætter mælken på plads i køledisken i butikken.

Om redningsaktioner ved brand med videre, hvor redningsmandskabet kan komme hurtigt

frem i flyvende droner og sende de tilskadekomne til hospitalet i dronerne længe før, de førerløse brandbiler ankommer.

Eller om lagerstyring, hvor hundredvis af små droner koordinerer deres arbejde og hurtigt kan bringe varer ud. Og om byggeriet, hvor droner i døgn drift kan lægge mursten med laserpræcision, male, løfte og så videre. Såvel som om landbruget, der allerede har taget dronerne til sig, og hvor der ligger et kæmpe potentiale, også til stor gevinst for miljøet. Kun fantasien sætter grænser for droners anvendelse.

Hvis vi danskere er dem, der først indfører teknologien i vores samfund, så vil vi helt naturligt også blive verdensførende med alt fra smarte apps til avancerede softwareprogrammer og tekniske løsninger, som på nuværende tidspunkt er i tidlig udviklingsfase eller slet ikke eksisterer. Viden om systemerne og deres anvendelse samt de forømtalte samfundsgevinster ville give Danmark et teknologisk løft, som ville sikre Danmark økonomisk langt ud i fremtiden.

Nu vil den kritiske læser nok sige, at sådanne droner slet ikke findes, men hertil har jeg blot at sige, at hardwaren er på plads med undtagelse af: 1) batteriets rækkevidde, som dog

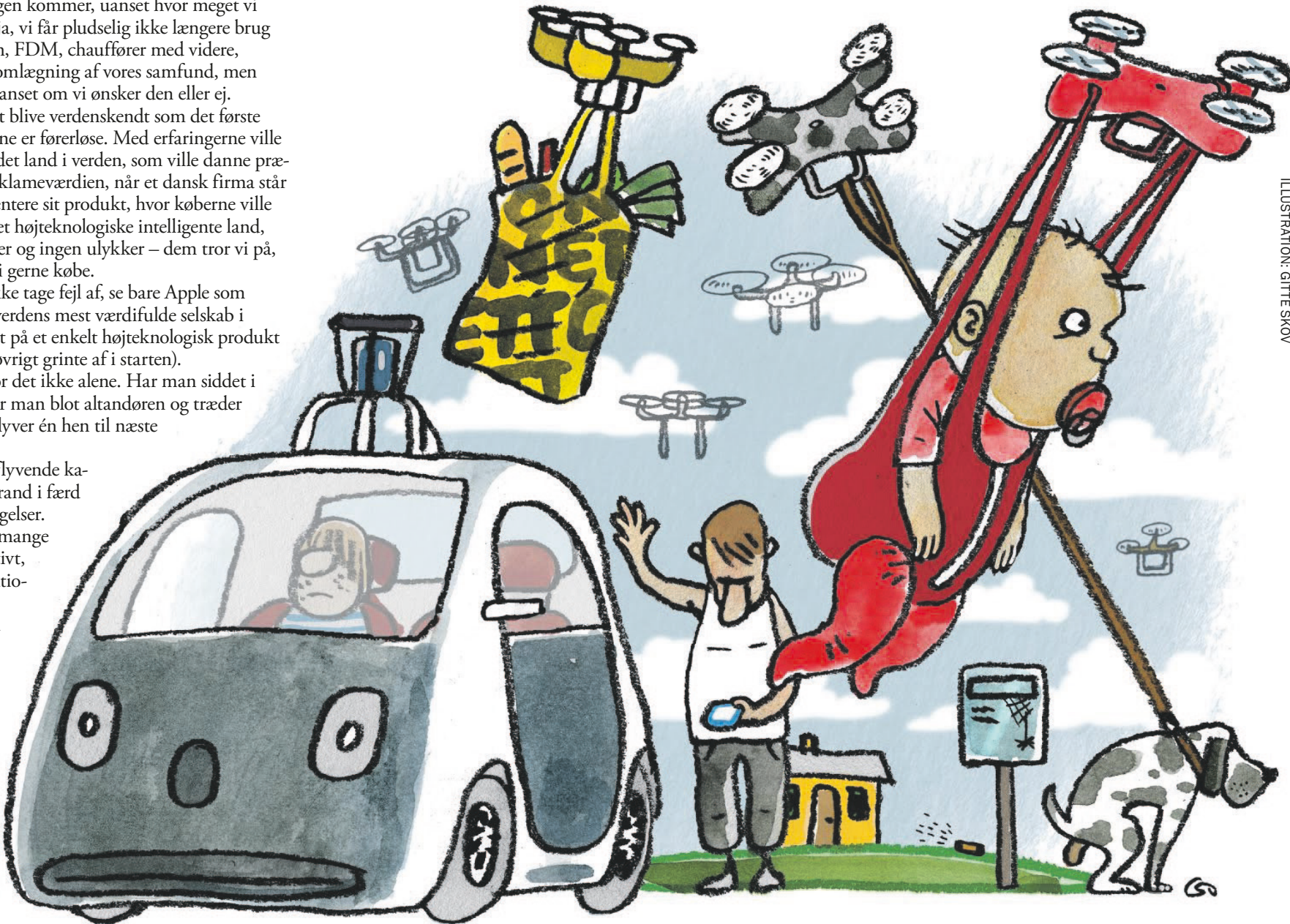


ILLUSTRATION: GITTE SNOV

Bernard C. R. Rosic er cand.polit.